

Saab 9-7X 2005–08

NEVS-brevet **tisdag 2 april**
Föregående **fredag 29 mars**

DagensNäringsliv.se

1. Volvo satsar miljarder på ny målerifabrik

Publicerad av TT

28 mar 2019

Volvo bygger en ny målerifabrik i Torslanda som ska ersätta den gamla.



En Volvobil rullar ut från Torslandafabriken.

Volvo bygger en ny målerifabrik i Torslanda som ska ersätta den gamla. Det handlar om en investering på flera miljarder kronor, uppger Volvo Cars presstalesperson Stefan Elfström för P4 Göteborg utan att ange exakt hur mycket.

Satsningen görs för att säkra kapaciteten på lång sikt och för att få en stabil produktion, men också för att förbättra miljöaspekter som energiförbrukning och utsläpp, enligt biltillverkaren.

Vi räknar med att reducera vår miljöpåverkan med minst en tredjedel, säger Stefan Elfström till Ekot.

Bemanningen och produktionskapaciteten kommer att vara ungefär densamma som tidigare. Byggandet inleds nästa år.

Torslandafabriken tillverkade drygt 290 000 bilar i fjol och 6 500 personer jobbar i produktionen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Geely köper in sig hos Smart

Peter Klemensberger 28 mars 2019

Daimler har funderat på att skrota småbilsmärket Smart som dras med stora förluster. Nu går kinesiska Geely in som delägare.



För bara ett par dagar sedan kunde vi berätta att Daimler övervägde att skrota märket Smart. Förlusterna för småbilsmärket, som grundades 1994, uppskattas av branschanalytiker uppgå till 500-700 miljoner euro per år.

Nu har dock Smart räddats då kinesiska Geely går in och köper 50 procent av märket och med det bildas ett samriskföretag – ”joint venture” även kallat. Affären läckte först ut via Financial Times som fått uppgiften från tre olika källor, men nu är affären officiell.

LÄS MER: Provkörning av Smart Fortwo EQ

Tillverkningen av en ny generation bilar ska starta i Kina 2022. Bilarna ska vara eldrivna, konstruerade av Geely, designade av Mercedes och vara byggda för en global marknad. Smart ska på sikt även ta sig in i B-segmenet.

Smartfabriken i franska Hambach ska börja bygga en annan kompakt eldriven Mercedesmodell med EQ-emblem. 500 miljoner euro (strax över 5,2 miljarder kronor) investeras nu i fabriken och man ska ta tillvara på kunskapen som finns där, meddelar Daimler.

Geely äger sedan tidigare 9,69 procent av Daimler-aktierna och man har tidigare gjort klart att man ska börja samarbete på flera fronter.

Peter Klemensberger



Fabriken i Hambach ställer om från Smart till Mercedes EQ.





Automotive News

3. Nissan VD säger att han inte är medveten om påstådd Fiat Chrysler-bud

28 mars 2019 06:34

”MASKINÖVERSATT”

TOKYO - Nissan VD Hiroto Saikawa sa att han inte var medveten om diskussioner om möjligheten att dess franska partner Renault övervägde ett bud på Fiat Chrysler Automobiles.
När han frågades av journalister om han hade hört talas om samtalen svarade Saikawa: "Inte alls".



Saikawa sa att han inte var medveten om samtalen om ett eventuellt bud på Fiat Chrysler.

Den *Financial Times* rapporterade att Renault siktar på att starta fusionen samtal med Nissan inom ett år som ett första steg mot att skapa en större auto konglomerat som kan innebära ett bud från båda företagen för Fiat Chrysler. Talmännen för Renault, Nissan och Fiat Chrysler nekade att kommentera rapporten.

Japans chefsekreterare Yoshihide Suga sa att regeringen inte känner till fakta som rör rapporter om att Renault startar fusionsförhandlingarna med Nissan. Han sade att någon särskild rörelse mot att upprätthålla eller stärka alliansen bör diskuteras "på ett tillfredsställande sätt" till närstående.

Mitsubishi Motors VD Osamu Masuko sa också att han har hört "absolut ingenting" om sådana samtal.

Den franska regeringen verkade minska nackdelen med Fiat Chrysler. Den franska staten är Renaults mest kraftfulla aktieägare med extra rösträtt och en andel på 15 procent.

"Den absoluta prioriteten för den franska staten är Renault-Nissan Alliance," sade regeringstjänstemannen Benjamin Griveaux onsdag. Beslut som fattades i månaden om styrning bör göra det möjligt att "komma till jobbet".

Renault och Nissan presenterade tidigare denna månad en ny styrelse för att styra deras allians, som har varit i skakig mark sedan november-arresteringen av före detta chef Carlos Ghosn, som väntar på rättegång för påstådd ekonomisk felaktig handling. Han har förnekat avgifterna. Ghosn hade planerat att cementera sin allians, men ett sådant drag var motstånd från Nissan på grund av en maktbalans inom de två bolagets aktieinnehavsstruktur.

Den nya alliansstyrelsen som leddes av Jean-Dominique Senard, ordförande i Renault, har förbättrat förtroendet så att de båda sidorna kan driva fram med fusionsplaner, rapporterade *Financial Times* , och citerar oidentifierade personer som är bekanta med båda sidornas tänkande.

En kombination av Renault, Nissan, Fiat och Chrysler skulle skapa en automaker som bättre kan konkurrera mot globala konkurrenter som Volkswagen och Toyota. Ghosn höll samtal om att fusionera Renault med Fiat Chrysler för två till tre år sedan, men stoppades av den franska regeringen, enligt *Financial Times*-rapporten.

Fiat Chrysler söker ett partnerskap eller fusion, och ordförande John Elkann har träffat andra konkurrenter, inklusive PSA-koncernen i Frankrike, för att bedöma möjligheten till en affär, rapporterade tidningen.

Renault, som äger 43 procent av Nissan, har ett marknadsvärde på 17,3 miljarder euro (19,5 miljarder dollar). Nissan, som i sin tur äger 15 procent av Renault, har ett börsvärde på cirka 3,85 biljoner (35 miljarder dollar), medan Fiat Chrysler är 20,8 miljarder euro.

Reuters och Bloomberg bidrog till denna rapport



Stefan Anker har varit en motorjournalist i 30 år. Han väntar sig långsamt på triumf av elektronik.



4. BMW: "Målet är 10 mil för laddhybrider och 70 mil för elbilar"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-03-28, 18:47

BMW var tidigt ute med lilla elbilen i3, som inte delar många komponenter med de andra modellerna i programmet – en dyr satsning, alltså.



Nu är nästa generation elbilar under utveckling hos BMW och där ingår till exempel suven iX3 som baseras på vanliga X3.

Vi träffade Andreas Aumann, chef för BMW:s i-satsning, på bilsalongen i Genève.

• **Vilken är den optimala körsträckan för en laddhybrid och en elbil?**
"Målet är tio mil för en laddhybrid och 70 mil för en elbil."

• **BMW iX3 kommer först 2020. Varför?**
"Vi är störst i Europa på laddbara bilar, trots att vi är ett premiummärke. Vi startade med i3 där det är viktigast, i städer, med mindre batteripaket. Snart kommer den eldrivna Minin. Bilarna måste vara hållbara totalt sett. Det blir även iX3.

• **Hur är livslängden för batterierna?**
"De lever hela bilens livslängd, över 15 år. Sedan fortsätter de som stationära batterier."

• **Varför tillverkar ni inte egna batterier?**
"Vi beställer receptet och förpackar själva. Men med nästa generation, solid state-batterierna, kommer vi bygga själva."

Storsatsning på solid state-batterier ska ge betydligt längre räckvidd

Här är fräcka Mini Electric Concept: Äntligen en eldriven Mini – men den dröjer



5. Kvällsfilm: BMW:s reklamfilm för autonoma bilar är skräckinjagande bra

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-28, 19:44, uppdaterad i 2019-03-28, 21:34

BMW har 80 stycken 7-serien som körandes runt om i världen – utan förare. Detta som en del av utvecklingen för deras framtida autonoma system.



Det är också temat i en reklamfilm de publicerade på Youtube igår, som i sin ton skiljer sig en hel den från "vanliga" bilreklamfilmer.

Ett litet tips är att inte se denna film för sent på kvällen, för då kanske du får svårt att sova.

Många dödsfall i inofficiell Volvoreklam

Historiens mest skrämmande reklamfilm för vinterdäck

Audi gör skräckfilm med vampyrer

Jaguar är elaka mot Mercedes reklam – och en kyckling

Super Bowl: Årets dyraste bilreklam

Glöm Zlatan och Vintersaga – här är Volvos bästa reklam

Film: Bästa Volvoreklamen vi sett - någonsin



Patrik Lundin



6. PSA-chefen: Politikerna är blinda – elektrifieringen kan skada hela samhället

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-03-29, 06:10, uppdaterad 2019-03-29, 09:20

Om inte biljättarna får bidrag för att bygga batterifabriker kommer bilindustrin slås ut, enligt chefen för Peugeot/Citroën och Opel.



Nya Peugeot 208 kommer med tre motoralternativ: Bensin, diesel samt eldrift. 50 kWh-batteri, elmotor på 136 hk, WLTP-körsträcka 34 mil.

Det råder väldigt delade meningar om elektrifieringen – vissa tycker den går alldeles för snabbt medan andra hellre hade sett ett ännu högre tempo.

PSA-koncernen, där Peugeot och Citroën ingår, har precis fått tillskott av Opel – tre märken med ganska olika strategier för elbilar och laddhybrider.

Vi intervjuade Carlos Tavares, vd för PSA-gruppen, på bilsalongen i Genéve. Det står klart att han är orolig inför framtiden.

- **Hur ser du på elektrifieringen?**

"Våra politiska ledare är blinda och vill inte ha en dialog. Den hastighet som vi tvingas elektrifiera med kan skada hela samhället, förändra det i grunden. Hur vi lever. 40 procent av bilarnas värde försvinner till Asien, när alla tvingas köpa batterier därifrån."

- **Är du oroad för europeisk bilindustri?**

"Vi inom PSA ligger bra till, vi kommer perfekt till elekrifieringen. Så vi klarar oss. Men cheferna kan inte godkänna affärsplaner som ger förluster. Vi behöver stöd från EU för att bygga batterifabriker. Om vi inte får det är det över. Europeisk bilindustri slås ut! 13,9 miljoner människor arbetar inom industrin."

- **Vad borde politikerna göra?**

"Investera i infrastruktur, stödja batterifabriker, sköta skatteinkomsterna. Men de är inte professionella. Vi kan bygga bilarna."

ALLT OM BILAR

7. TEST: Superlyxiga suven Rolls-Royce Cullinan

Av Hans Hedberg, publicerad 28 mar 2019 12:58

Att bilindustrin aldrig ligger på latsidan är Rolls-Royces allra senaste ett tydligt bevis på. Liksom hos vanliga ”dödliga” bilköpare är det högbyggd suv som är melodin i finklassen, men ändå inte. Cullinan är Rolls-Royce första fyrhjulsdrivna modell. Vi testar den på Autobahn, bergsvägar och givetvis i skogen.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-lyxiga-suven-rolls-royce-cullinan/*

”Herre på täppan”. Jag får inte tvångstanken ur skallen när jag lotsar bjässestora Rolls-Royce Cullinan genom Münchens eftermiddagstrafikrusning. Visserligen är det trångt om utrymmet och bilen jag sitter i kostar i runda slängar fyra miljoner kronor. Minst. Ändå infinner sig lugnet i körningen, som hos alla Rolls-Royce finns ett inneboende lugn hos farkosten och att sitta en våning upp underlättar för överblick och kontrollkänsla.

Som alltid inför mötet med nya bilar bygger¬ man upp förväntningar. Jag ska inte sticka under stol med att även jag sållade mig till allehanda uttryck inom motorjournalistskrået att ”en Rolls-Royce kan inte vara suv”. Man kör på i gamla invanda hjulspår liksom. Men högmodet hos Cullinan går hem, nästan så att man kan härröra till förra seklets början då firmans första bil – 40/50 ”Silver Ghost” – blev omtalad som världens bästa bil. Ser för mitt inre hur den tidens bjässe brakade fram mellan alla slott och herresäten på engelska landsbygden, trotsade lera och grus på hästskjutsvägar. Då stämmer Cullinan helt plötsligt mitt i prick.

När BMW köpte Rolls-Royce för drygt 20 år sedan var tyskarna konsekventa, byggde upp teknik och varumärke för att säkra titeln som ”världens bästa bil”. År 2003 kom nya Phantom – den sjunde i R-R-ordningen – resten är nutidshistoria. En ny Phantom VIII har för övrigt sett dagens ljus och med Cullinan öppnar man även upp dörren rejält för en bil även i vardagen. Redan Ghost och särskilt coupén Wraith samt cabrioleten Dawn har riktat in sig på att inte vara privatchauf-förskörda. Med Cullinan kommer även barnfamiljer att kunna bruka sin Rolls-Royce.



Uttalade målet: ”Världens bästa bil”

För första gången i företagets historia öppnar bakluckan hela vägen upp till taket och baksätet är fällbart i smart 40/20/40-split. I vanlig ordning har den tvådelade bakluckan tillägnats säreget R-R-namn, ”The Clasp”. En finess som går att beställa till är ”Viewing Suite”, ett par uppfällbara läderklädda picknick-sitsar som ligger gömda i den nedre bakluckan. Kan ju vara käckt på någon bakluckeloppis.

Alla lyxmärken satsar på suvar

Ingen biltillverkare verkar vilja hoppa över suvsegmentet. Sportbilsmärken som Ferrari och Aston Martin är i full gång med sina kommande modeller som svar på förra årets best Lamborghini Urus, till och med Lotus kommer inom några år med sin Volvo XC-inspirerade sportsuv. Allt började med Porsche Cayennes lansering 2002 för att möta Range Rover, Mercedes ML och BMW X5 – sedan har allt rullat på. I nuläget är det endast McLaren och Koenigsegg som proklamerat att de inte kommer med något högbygge.

Lämnar München-myllret bakom mig, kör ut på Autobahn A9 riktning norrut mot Dachau. Sniffar på toppfarten 250 km/h då och då, accelerationen är sugande upp till 200 km/h, sedan går det lite tyngre, men motståndet är litet i alla farter. Detta trots en frontarea av herrgårdsstorlek.

V12-motorn har den klassiska slagvolymen 6,75 liter och är utrustad med dubbelturboteknik. Liknande konfiguration – typbeteckningen för maskinen är N74B68 – har BMW 760 sedan länge. Åttaväxlad automatlåda ”8HP” levereras av tyska ZF. Finliret är samstämmigt men just turboöverladdningen stökar till det vid farter i mellanregistret. Orsaken är att turbosnurrorna laddar på ordentligt redan från botten, maximalt vridmoment 850 newtonmeter levereras direkt vid låga 1 600 r/min.



Hög taklinje bidrar till det egna utseendet.
Det öppna panoramataket ryms inuti innertaket.

Ett ryck som inte hör hemma i en Rolls-Royce

Vid 50-60 km/h uppkommer ett litet, men ack så förargligt, ryck som inte hör hemma hos en Rolls-Royce där just enkel samstämmig kraftutsöndring alltid varit märkets paradgren. Vi pratar nu givetvis om ytterligheter av i-landsbekymmer, men kraven på en ny Goodwoodare är också skyhöga.

På Autobahn är det fortfarande stenåldersmentalitet som gäller, särskilt när Range Rover-ägare hinns upp eller får syn på Cullinan i fjärran. I tre fall av tre fäller oberoende av varandra Range-ägare plattan i mattan för att kappköra. Alla tre Range Rovers är lika toksvart tuffa och sugna på att gasa, det slår aldrig fel. Cullinan hänger ledigt med de fartglada öprodukterna, men jag slår av och svänger av motorvägstypen ”Nummer Eins” i världen.

Rolls-Royce vill att livet ska vara enkelt

På kurvig landsväg stämmer nämligen Cullinan ännu bättre. Och när asfalten byts mot snirkligt grusad skogsväg kanske allra bäst. Kan inte påminna mig själv om att jag någonsin styrt mellan tallar och boskap på ett mer komfortabelt vis. Chassit sväljer underlaget perfekt, trots bamse-stora hjul med lite däcksskuldra. Markfrigången är i suv-sammanhang endast dryga 19 centimeter men trycker du i Offroad-knappen skickas karossen upp ytterligare fyra centimeter. Perfekt när man inte orkat skotta undan framför uppfarten efter nattens snödump eller vid svampstället som ligger en bit ut längs skogsbilvägen.

Rolls-Royce vill att livet ska vara enkelt, därför finns bara en enkel knapp för terrängkörning. Visserligen finns det i undermenyer till körsystemet möjlighet att styra drivlinans grad av aktivitet, men automatiken fungerar alldeles utmärkt.

Provbilen är i extra lyxigt utförande kallat ”Theatre Configuration” vilket innebär att det annars praktiska nerfällbara tresitsbaksätet ersatts med dubbla fåtöljer separerade av en fet mittkonsol med bland annat inbyggd vinkyl. Anrättningen innebär även att bagage- och kupéutrymme är helt separerade med en fast vägg. Där rök den flexibiliteten åt fanders. Bekvämt är det förstås och ska laggen med får man väl skicka dessa med en annan Cullinan. För så fungerar det även i lyxpremiumklassen, inget kommer gratis.



Accelerationen är sugande upp till 200 km/h,
sedan går det lite tyngre, men motståndet är litet i alla farter.

Utrustningslistan för provbilen är långtifrån fullklottrad, ändå närmare en miljon kronor påslag upp från ingångspriset på knappa 3,5 miljoner kronor. Smakar det så kostar det. Benämningen ”suv” ogillas för övrigt av engelsmännen i Goodwood som i stället önskar att Cullinan ska betitlas ”Offroad Capable Rolls-Royce”. Det får vara hursomhelst med den saken, ”superlyxsuv” beskriver i alla fall vad det handlar om.

Direkta konkurrenter till Cullinan finns inte, förutom det sedvanliga premiumgänget som alla spelar en eller två ligor lägre. Men jag hade nog skippat just denna Rolls och i stället lagt all kosingen på en fyrdörrars Ghost och kompletterat med en hyfsad begagnad Cadillac Escalade 6,2 V8 för den årliga toppturen till fjälls.





Köregenskaper Betyg

Det märks att BMW-folket i München haft ett finger med i spelet med nya Cullinan, som delar viss teknik med nya megasuven X7. V12-motor har slösande med kraft och åkkomforten är nästintill ljudlös. Men självklart är styrkänslan inte som hos en lågbyggd och lättare bil.

Säkerhet Betyg

Rolls-Royce har ännu inte låtit Euro NCAP krocktesta någon modell men Cullinan har både de passiva och aktiva systemen på plats. Distansfarthållare med inbyggd GPS-funktion gör att bilen läser av höjdskillnader och förbereder utförslöpor och backar för bästa komfort samt körsäkerhet.

Design Betyg

Precis som när Porsche chockade bilvärlden med sin sportsuv Cayenne en gång i tiden ruskas vi om när Rolls-Royce lanserar en fyrhjulsdriven jättelyxsuv. Ekvationen är också svårlöst, att blanda ytterligheter i en och samma bil. I vissa vinklar fungerar utseendet, medan bilen ibland ser ut som en londontaxi på rymmen. Kvalitet- och detaljkänslan är ändå på topp, inuti är Cullinan en fempoängare!

Komfort Betyg

Något annat än toppbetyg borde rimligen vara tjänstefel och R-R Cullinan är just så där pricksäkert perfekt när det kommer till rull- och åkkomfort. Sätena fram och bak är fullpolstrade och skänker länsfåtöljkomfort. Med ännu högre däckskuldror skulle bullernivån antagligen vara ännu tystare men då hade kanske färden blivit mer svajig.

Ekonomi Betyg 

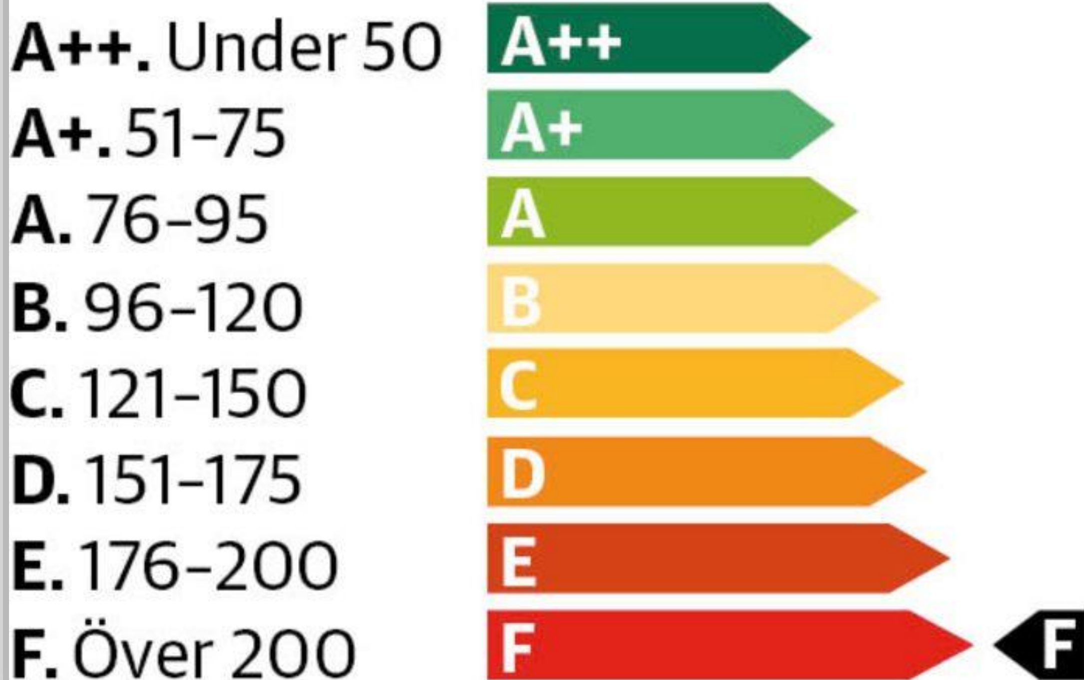
Prislapp skyhögt uppe i det blå och möjlighet att extrautrusta för sisådär ytterligare en miljon kronor för den som så önskar. Och har råd. Konkurrenterna är få eller inga. Närmaste utmanare är Bentley Bentayga som är minst ett nummer mindre men samtidigt rejält (en miljon kronor) mycket billigare.

Totalt: 17 av 25.

Två rivaler

Bentley Bentayga Mulliner
Lyxigaste Bentayga i Mulliner-uförande är slösande i det mesta, men är en storlek mindre i allt jämfört med Cullinan.
Pris: 3 000 000 kronor.

Range Rover SV Autobiography
För en spottstyver – hälften – av Cullinans pris får man den största och lyxigaste Range Rovern som gödslar med utrymme, lyx och kompressormatad V8-motor med 565 hk.
Pris: 2 214 000 kronor.



Oavsett om man mäter utsläpp enligt den gamla eller nya standarden får Rolls-Royce Cullinan lägsta miljöbetyg.

ROLLS-ROYCE CULLINAN

Pris
3 459 000 kronor.

Motor
Bensin. Längsmonterad 12-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 92,0/84,6 mm, cylindervolym 6 749 cm3. Max effekt 571 hk (420 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 850 Nm vid 1 600 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 13,2 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 8,5 tum, bak 9,5 tum. Däck fram 255/45 R22, däck bak 285/40 R22.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 330, längd 534, bredd 200, höjd 184, spårvidd f/b 170/167. Markfrigång 19. Tjänstevikt 2 797, maxlast 493, max släpvagnsvikt 2 700. Tank i.u. liter. Bagagevolym (VDA-liter) 526 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Stad 2,24, landsväg 1,09, blandad körning 1,50 l/mil. CO_2 341 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Låg 2,75, medium 1,65, hög 1,34, extra hög 1,39 l/mil. CO_2 366 g/km.

Garantier
Nybil 4 år, rostskydd 6 år. Skatt: 25 557 kronor per år de tre första åren, därefter 5 420 kr/år.
Läs mindre

Av Hans Hedberg



8. Test sommardäck: Nordiska Nokian Wetproof är vinnare – öppet test för alla

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-29, 10:35

Tyska GTÜ har testat sommardäck och resultatet är öppet för alla att läsa. Det blev stenhårt i toppen med fyra mycket bra däck.



Pris och prestanda brukar hänga ihop, man får helt enkelt vad man betalar för. Men inte alltid, i det här testet av sommardäck vinner Nokian Wetproof – trots att det är ett av de allra billigaste.

Det är tyska testcenterföretaget GTÜ, "Gesellschaft für Technische Überwachung" och bilistorganisationen ACE, "Auto Club Europa", som genomfört testet. Däckdimensionen man valt är den mycket vanliga 205/55R16.

I tabellerna nedan kan man se hur delbetygen utfaller och på det viset hitta de däck som passar bäst. Testvinnaren Nokian Wetproof får 153 poäng av maximalt 190. Men som vi ser är det mycket jämnt i topp med Dunlop Sport BluResponse på 152 poäng, Continental Premium Contact 6 får 151 poäng och ytterligare en poäng efter hittar vi Bridgestone Turanza T005.



Våtegenskaperna viktas högst (80 poäng) i det här testet från GTÜ och ACE.

Däckdimension i testet: 205/55R16
Hastighetsindex: V (240 km/h)
Loadindex: 91 (615 kg), 94 (670 kg)

Däck i testet:

Bridgestone	Turanza T005
Continental	PremiumContact 6
Dunlop	Sport BluResponse
Falken	ZIEX ZE310 Ecorun (94 V)
Goodyear	EfficientGrip Performance
Hankook	Ventus Prime3
Michelin	Primacy 4
Nokian	Wetproof
Pirelli	Cinturato P7

GTÜ-Test Sommerreifen 03/2019



GTÜ		Nokian Wetproof	Dunlop Sport BluResponse	Continental Premium Contact 6	Bridgestone Turanza T005	Falken ZIEX ZE310 Ecorun	Goodyear EfficientGrip Performance	Hankook Ventus Prime3	Michelin Primacy 4	Pirelli Cinturato P7
Dimension: 205/55 R16										
Load-/Speedindex		91 V	91 V	91 V	91 V	94 V	91 V	91 V	91 V	91 V
Sicherheit nass										
Bremsen	30	28	20	28	20	17	18	22	20	22
Handling	5	4	4	4	4	4	4	3	4	3
Handling (subjektiv)	10	8	8	7	8	7	8	6	6	6
Kreisbahn	5	3	3	4	4	3	3	2	3	2
Aquaplaning längs	20	15	18	14	16	18	14	13	17	15
Aquaplaning quer	10	8	10	5	8	10	9	5	7	4
Kapitelwertung	80	66	63	62	60	59	56	51	57	52
Sicherheit trocken										
Bremsen · Bremsweg in m	30	26	25	27	27	24	24	26	24	23
Handling · Fahrtzeit in s	15	10	12	12	12	12	12	11	9	8
Handling (subjektiv)	15	9	12	12	12	12	9	12	10	9
Kapitelwertung	60	45	49	51	51	48	45	49	43	40
Wirtschaftlichkeit/Umwelt										
Vorbeifahrgeräusch	10	8	7	7	6	7	8	10	8	7
Rollwiderstand	20	17	18	17	18	15	19	16	17	16
Kapitelwertung	30	25	25	24	24	22	27	26	25	23
Kosten										
Circa-Preis für 4 Reifen		304 €	344 €	368 €	344 €	296 €	340 €	292 €	392 €	336 €
Kapitelwertung	20	17	15	14	15	17	15	17	12	15
Gesamtwertung	190	153	152	151	150	146	143	143	137	130
GTÜ-Urteil		sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	sehr empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	bedingt empfehlenswert



För de som inte har tyskan helt fräsch har vi gjort en lathund, nedan.

Wirtschaftlichkeit Umwelt = Ekonomi och miljö
Kreisbahn = Rundbana
Fahrtzeit in s = Varvtid i sekunder
Bremsveg in m = Bromssträcka, meter
Sicherheit nass = Säkerhet på våt vägbana
Sicherheit trocken = Säkerhet på torrt

Vorbeifahrgeräusch = Bullernivå, passerande bil
Rollwiderstand = Rullmotstånd
Kapitelwertung = Delbetyg
Gesamtwertung = Sammanlagt betyg
Reifen = Däck
Sehr empfehlenswert = Rekommenderas starkt



Hersteller/Produktname Reifendimension 205/55 R16	max. Punktzahl	Nokian Wetproof	Dunlop Sport BluResponse	Continental Premium Contact 6	Bridgestone Turanza T005	Falken ZIEX ZE310 Ecorun	Goodyear EfficientGrip Performance	Hankook Ventus Prime³	Michelin Primacy 4	Pirelli Cinturato P7
ca. Preis für 4 Reifen in Euro		304	344	368	344	296	340	292	392	336
Sicherheit nass	80	66	63	62	60	59	56	51	57	52
Sicherheit Trocken	60	45	49	51	51	48	45	49	43	40
Wirtschaftlichkeit/Umwelt	50	42	40	38	39	39	42	43	37	38
Gesamtpunktzahl	190	153	152	151	150	146	143	143	137	130
Platzierung		1	2	3	4	5	6	6	8	9
BEWERTUNG		sehr empfehlens-wert	sehr empfehlens-wert	sehr empfehlens-wert	empfehlens-wert	empfehlens-wert	empfehlens-wert	empfehlens-wert	empfehlens-wert	bedingt empfehlens-wert







9. Så mycket kostar bilarna i Sverige och i grannländerna

Mattias Rabe 28 mars 2019

Att det är dyrt med nya bilar i våra närmaste grannländer är känt, men hur står sig de svenska nybilspriserna mot motsvarande i Danmark, Norge och Tyskland? Det ska vi nu ta reda på.



Bilen är normalt människans näst största utgift, och det svider rejält i plånboken när det är dags för inköp av transportmedel i form av fyra hjul och ratt – framför allt om bilen man köper är flång ny.

Men hur dyrt är det egentligen att köpa nya bil i Sverige jämfört med tre av våra närmaste grannländer?

Nedan har vi plockat ut 14 olika bilmodeller och granskat vad de kostar i Sverige, Danmark, Norge och Tyskland. Och det är tydligt att priserna ofta spretar rejält, framför allt på grund av höga skatter och avgifter på nya bilar i Danmark och Norge.

I enstaka fall skiljer sig utrustningsnivåerna åt mellan de olika länderna. I dessa fall har vi ”utrustat bilarna” för att skillnaderna mer eller mindre ska ses som obefintliga. Kia Niro Hybrid säljs i nuläget inte i Tyskland så priset för denna modell är det tyska listpriset från tidigare tillfälle.

Alla priser är konverterade till svenska kronor enligt växelkurser per den 28 mars 2019.



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Sverige: 736 000 kronor.
Danmark: 2 012 946 kronor.
Norge: 1 212 332 kronor.
Tyskland: 827 407 kronor.



Hyundai i30 Kombi 1,4 T-GDi DCT Trend

Sverige: 209 900 kronor.
Danmark: 385 749 kronor.
Norge: 368 765 kronor.
Tyskland: 267 598 kronor.



Kia e-Niro Advance 64 kWh

Sverige: 444 900 kronor.
Danmark: 490 961 kronor.
Norge: 405 867 kronor.
Tyskland: 359 136 kronor.



Kia Niro 1,6 Hybrid Advance

Sverige:	235 900 kronor.
Danmark:	415 493 kronor.
Norge:	318 220 kronor.
Tyskland:	265 922 kronor.



Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ Kombi

Sverige:	1 237 900 kronor.
Danmark:	2 892 184 kronor.
Norge:	1 991 589 kronor.
Tyskland:	1 314 646 kronor.



Opel Grandland X 1,2 Turbo 130 hk M6 Enjoy

Sverige:	264 900 kronor.
Danmark:	399 770 kronor.
Norge:	374 142 kronor.
Tyskland:	280 166 kronor.



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

Sverige:	1 900 000 kronor.
Danmark:	4 926 154 kronor.
Norge:	2 374 442 kronor.

Tyskland: 1 997 653 kronor.



Renault Megane Sport Tourer TCe 115 Life

Sverige: 190 900 kronor.
Danmark: 308 465 kronor.
Norge: Säljs ej.
Tyskland: 212 507 kronor.



Skoda Fabia 1,0 TSI 95 Ambition

Sverige: 151 300 kronor.
Danmark: 220 232 kronor.
Norge: 235 089 kronor.
Tyskland: 178 992 kronor.



Tesla Model 3

Sverige: 642 480 kronor.
Danmark: 637 050 kronor.
Norge: 485 686 kronor.
Tyskland: 573 738 kronor.



Toyota Corolla Hatchback 1,8 Hybrid Active

Sverige: 239 900 kronor.
Danmark: 390 638 kronor.
Norge: 360 914 kronor.
Tyskland: 285 822 kronor.



Volkswagen Passat Sportscombi GTR 2,0 TSI 272 4Motion DSG

Sverige: 469 900 kronor.
Danmark: 834 026 kronor.
Norge: 675 478 kronor.
Tyskland: 526 032 kronor.



Volvo V60 D4 AWD Momentum

Sverige:	373 900 kronor.
Danmark:	779 999 kronor.
Norge:	597 196 kronor.
Tyskland:	499 062 kronor.



Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD Inscription

Sverige:	814 000 kronor.
Danmark:	1 887 779 kronor.
Norge:	1 059 446 kronor.
Tyskland:	888 153 kronor.





10. Ny teknik ska ge renare bil – dags att sluta bojkotta automattvätten?

Av Pierre Kjellin, Publicerad 2019-03-28, 06:20

Automattvättar för bilar är inte alltid lika hemska som ryktet gör gällande. Idag är det ganska ovanligt att de skadar bilens lack och nu kommer ny teknik som ska ge bättre tvättresultat och miljösamvete.



Automattvättar hade länge dåligt rykte bland många bilägare. Idag är tekniken bättre och nu kommer en ny lösning som dessutom ska vara bättre för klimatet.

Vi går igenom:

- ✔ Så funkar den nya tekniken som ska ge bättre tvättresultat och lägre miljöpåverkan.
- ✔ Därför satsar flera bilåterförsäljare på den nya tekniken.
- ✔ Här är företagen som använder den nya tvättekniken redan idag.

I början på 1990-talet var automattvätt fortfarande ett trubbigt alternativ med tveksamt resultat. Du fick räkna med tvättrepor från borstarna och synliga smutsrester i karossveck och på andra svåråtkomliga ställen på bilen.

Idag, nästan 30 år senare, är det betydligt färre som åker till gör det själv-tvätthallen och bensinstationernas automattvättar möter hård konkurrens från både handtvättarna och från allt fler bilåterförsäljare som öppnar egen automattvätt.

Och för bilåterförsäljarna blir kringtjänster som biltvätt och rekond ett allt viktigare konkurrensmedel, eftersom de tjänar allt mindre pengar på servicebesöken i verkstaden och nybilsförsäljningen.

Den allt hårdare konkurrensen har också fått en handfull bilåterförsäljare i Sverige att gå ett steg längre och satsa på en svindyr tvätteknik. Vad de får för pengarna är lite bättre tvättresultat, men framför allt ett renare miljösamvete.

Allt vatten återvinns

Den nya tvättekniken går ut på att återvinna precis allt vatten som används i biltvätten, och den kräver därför inget avlopp.

För att kunna återvinna avloppsvatten från en biltvätt måste det renas från såväl asfaltsrester och bromsdamm som vägsalt. Och det måste renas genom destillering, och då krävs en dyr apparat som kallas "indunstare", som med hjälp av energisnål vakuumteknik värmer vattnet till kokpunkten.

Och nu kommer vi till det som gör att biltvättarna utan avlopp ger ett märkbart bättre tvättresultat än alla andra automattvättar. Eftersom tvättvattnet återcirkuleras och renas genom destillering och upphettning till kokpunkten håller sköljvattnet i tvätthallen en temperatur på runt 20 grader. Det ska jämföras med cirka 5–7 grader som sköljvattnet i en konventionell automattvätt med begränsad återvinning av tvättvattnet håller. Alla som tvättat händerna vet att resultatet som bekant blir bättre om man använder varmvatten.

Att återcirkulera och rena tvättvattnet i en automattvätt är dock en dyr lösning. Enbart investeringen kostar en eller ett par miljoner extra, och driften av tvätten är lite dyrare då reningen förbrukar mer el.

Det går inte heller att ta mer betalt för en biltvätt bara för att den är miljövänligare och ger ett något bättre tvättresultat. Inget av de tre företag som driver de totalt fyra automattvättarna för personbilar i landet med fullständig återvinning av tvättvattnet är dyrare än genomsnittet. Ett av företagen är till och med väsentligt billigare.



Därför är automattvätt utan avlopp snällare mot miljön

Vart tar all smuts från biltvätten – asfalt, olja, gummi, metallpartiklar – egentligen vägen om tvätthallen inte har något avlopp?

Det tungmetallrika avloppsslammet från en biltvätt samlas upp i något som kallas oljeavskiljare, ett antal reningstankar, ofta nedgrävda i marken, där olja och andra rester naturligt separeras och samlas upp.

Oljeavskiljare är något som alla biltvättar måste ha och dessa töms regelbundet och slammet deponeras och kapslas in för all framtid, precis som kärnavfall.

Problemet med konventionella automattvättar, det vill säga tvättar med avlopp och som bara återvinner delar av tvättvattnet, är att det vatten som släpps ut i avloppet fortfarande innehåller

betydande halter av tungmetaller. Det finns nämligen inga oljeavskiljare som i praktiken förmår att fånga upp tungmetallerna. Därför är det fortfarande betydande mängder tungmetaller som rinner ut i våra vattendrag från bland annat biltvättar, verkstäder och industriverksamheter.

Det är också därför många kommuner skärper kraven på biltvättarna att återcirkulera allt mer av sitt tvättvatten. De flesta automattvättar återvinner runt hälften eller mer av sitt tvättvatten idag, vilket innebär att de fortfarande släpper ut omkring 50 till uppåt 100 liter tvättvatten per bil i avloppet.

Här är biltvättarna som återvinner allt vatten

Priset anger det dyraste tvättalternativet hos respektive tvättanläggning.

Näringens Fordonsservice, Gävle (Strömsbrovägen 24): 350 kr.

Berners (återförsäljare VW-gruppen), Sundsvall och Östersund: 250 kr.

Molin Bil (återförsäljare BMW, Mini), Sundsvall: 295 kr.



Vanliga fel som du och andra gör vid biltvätt



Supersäkra bilar med autobroms klarar inte biltvätten



11. Volkswagen Golf fyller 45 år – succémodellen som räddade VW i sista stund

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-29, 15:17

Med över 35 miljoner bilar byggda är Volkswagen Golf en oöverträffad storsäljare. Men vägen till succé kantades av den ena katastrofen efter den andra. Det tidigare urstarka VW gick med förlust och riskerade att gå omkull. Här är hela historien.



Sju generationer Volkswagen Golf, och snart väntar vi den åttonde.
Idag är det födelsedagskalas i Wolfsburg!

FILM: *https://youtu.be/6p0MXlidtew*

VW-Bubblan, den första modellen som började tillverkas efter andra världskrigets slut, sålde som smör i solsken i början av 70-talet. Men bakom succén fanns en stegrade panik hos företagsledningen – behovet av en efterträdare var akut!

De luftkylda motorerna i Typ 1 ("Bubblan"), VW 1500 (Typ 3) och 411 var omoderna, liksom det mesta av tekniken. Och krocksäkerheten ska vi inte ens tala om. Volkswagen behövde något nytt och modernt – vilket skulle bli den helt nya modellen Golf. Första exemplaret rullade av bandet i Wolfsburg 29 mars 1974 och idag firar alltså Golf 45 år.

Sedan 1974 har det byggts över 35 miljoner Golf, vilket gör att modellen till och med är större än klassiska Bubblan (21,5 miljoner). Slår man ut produktionen på dessa 45 år så har det byggts en ny Golf var 41:e sekund. Modellen är så populär att den fått ge namn åt sitt segment – Golf-klassen.

Volkswagen Golf är alltså en levande succé som snart ska ömsa skinn och återuppstå i sin åttonde generation. Men vägen fram till denna succé var långt ifrån rak, tvärtom. I själva verket föregicks Golf av den ena katastrofen efter den andra.

Men låt oss ta det från början:

Volkswagen hade 1968 letts av den dynamiska ingenjören Heinrich Nordhoff i 20 år. Företaget hade vuxit i rekordfart och Volkswagen sågs som en symbol för "det tyska undret", hur landet hade lyckats resa sig ur andra världskrigets ruiner. Men i april 1968 gick Heinrich Nordhoff bort i sviterna av en hjärtinfarkt.

Heinrich Nordhoff såg USA-chefen Carl Hahn som sin kronprins, men VW-styrelsen ville annorlunda. Förmodligen för att man misstänkte att Hahn skulle fortsätta i samma hjulspår som Nordhoff. Istället gick vd-jobbet till Kurt Lotz – som helt saknade erfarenhet av bilindustrin.

Under 1950 byggde Volkswagen sin 100.000:e bil och till höger, i kostym, ser vi Heinrich Nordhoff. Tempot höjdes hela tiden och arbetstiden sjönk från 400 till 100 timmar för en bil. Redan 1955 kunde VW fira sin miljonte bil.



När Kurt Lotz lagt vantarna på NSU "snodde" han K70 och döpte om den till en Volkswagen. NSU verkade inte använt någon vindtunnel till K70, som hade ett Cd-värde på 0,51. Till och med sämre än VW Typ 1.

Kurt Lotz inledde sin bana med att säga att "Volkswagen har stått stilla under samma ledare i 20 år och bara tillverkat en produkt". Kurt Lotz skulle utveckla VW och via Auto Union fick man kontroll över NSU under 1969, som precis var klara med utvecklingen av sin nya modell K70. NSU skulle premiärvisa K70 på Genèvesalongen men stoppades av Kurt Lotz, som döpte om bilen till Volkswagen K70.

Volkswagen K70 hade en skarpare design och modern, vattenkyld motor. Luftmotståndet var dock uruselt (ännu sämre än hos Bubblan) och K70 fick snabbt rykte om sig att vara både törstig och rostbenägen. Kurt Lotz ville ge K70 en attraktiv prisnivå, vilket dock begränsade vinsten till endast 33 D-mark per bil.

K70 blev en flopp och i all hast gjordes en modernisering av Bubblan, modell 1302, framför allt för att den skulle klara kommande lagkrav i USA.



Volkswagen K70 skulle ersätta den luftkylda 412 (till vänster) men modellen blev en flopp. Bara drygt 200 000 K70 byggdes.



Projekt EA 266 var en beställning från Volkswagens chef Heinrich Nordhoff och (som vanligt) hamnade uppdraget hos Porsche. Arbetet startade sommaren 1966 och pågick till 1971, då det blev nedlagt. Hela projektet blev enormt kostsamt, vissa bedömare säger att kalaset gick på 250 miljoner D-mark, och hotade Volkswagens fortsatta existens. Idag finns endast två prototyper bevarade, sannolikt två av de dyrbaraste prototyperna som existerar ...

Volkswagens lönsamhet sjönk i rask takt och efter fyra år fick VW:s styrelse nog och sparkade Kurt Lotz 1971. I hans ställe kom Rudolph Leiding, en långvägare inom Volkswagen som hade haft ansvar för flera fabriker och sett till att inkorporera Audi och NSU i VW-koncernen.

Samma år, 1971, byggdes rekordmånga VW Bubblan: 1.291.262 bilar. En fantastisk siffra, men Rudolph Leiding visste att nu var det verkligen bråda tider att hitta en ersättare. En sådan hade tagits fram på beställning av Porsche, projekt EA266, med en viss Ferdinand Piëch som projekt-ledare.

Projekt EA266 var i sann Porsche-anda alldeles för komplicerat för lönsam serieproduktion. Den vattenkylda, fyrcylindriga motorn var placerad under baksätet men för att få plats med passagerare blev bakpartiet oproportionellt högt. Ingen snygg bil, helt enkelt, och Rudolph Leiding tog det radikala och impopulära beslutet att skrota projekt EA266. De dryga utvecklings-kostnaderna på 250 miljoner (!) D-mark drog ner VW:s resultat och man hade fortfarande inte en ersättare till Bubblan – nu var läget akut!



Volkswagen Passat från debutåret 1973.
Mycket hos Passat lånades från Audi, men Golf var en helt fristående modell.

Några år tidigare hade Audi visat på bättre fingertoppskänsla och lanserat den moderna 100-modellen, som togs emot väl. Audi 100 följdes av Audi 80 under 1972 och sedan kom Audi 50 till hösten 1974. Tre starka modeller som gjorde att Audi fick luft under vingarna och deras framgångar inspirerade också Volkswagens ingenjörer.

Även om Golf skulle bli en succé så föregicks den faktiskt av Volkswagens Passat, som lansera-des 1973. Passat lånade många av de moderna idéerna och konstruktionerna hos Audi 100/80/50. Äntligen hade Volkswagen en större modell som gjorde att man kunde fasa ut de luftkylda VW 1600 (Typ 3) och 412.

Passat lånade det mesta från Audi men VW Golf var en helt fristående modell. Dock var Volks-wagen i extrem tidspress och det fanns inte tid för designmässigt finlir. VW lämnade därför över designuppdraget till italienska Giorgetto Giugiaro med beskedet: "Det är bråttom, gör den un-gefär som Audi 50!"

Dessutom fick Giorgetto Giugiaro uppdraget att göra två bilar, en kompakt halvkombi och en ersättare till Karmann Ghia – det som vi idag vet blev Scirocco.

Giorgetto Giugiaro fick tre månader på sig och när han visade upp resultatet tog det bara ett par dagar för styrelsen att sätta sin OK-stämpel på ritningarna.



Enkel, elegant och väldigt effektiv.
Giorgetto Giugiaro ritade sin ikon på bara tre månader.

Spartanskt i Golf I, men det som behövs finns här.

Giorgetto Giugiaros genialiska och tidlösa design var inte bara snygg, den var väldigt effektiv också.

Golf fick samma axelavstånd som Bubblan (240 centimeter) men var betydligt kortare med en längd på 370 centimeter. Ökad bredd och högre takhöjd gjorde att innerutrymmena var utmärkta. Den kompakta konstruktionen vägde in på låga 750 (!) kilo och därmed behövdes det ingen hög motoreffekt för att få hyggliga prestanda.

De första prototypbilarna byggdes parallellt med Bubblan i Wolfsburg-fabriken, med början i januari 1974. Den officiella starten på serieproduktionen skedde 29 mars.

VW Golf fick ett bra mottagande i Europa och orderböckerna fylldes. Men VW-ingenjörerna satte sig inte vid fikaborden utan började nu ett långvarigt arbete med att förbättra Golf och erbjuda fler motoralternativ, modellversioner, utrustningspaket, med mera. Ett av dessa projekt ska vi berätta om lite längre ned på sidan.

I Sverige var det Golf-premiär helgen den 17-18 augusti 1974. Sedan dess, till och med februari i år, har det registrerats cirka 490.000 exemplar av samtliga Golf-versioner i Sverige.

Under 2016 skrevs historia då Golf blev Sveriges mest sålda bilmodell. Det var då 54 år sedan en modell från ett annat märke än Volvo låg högst på försäljningslistorna. Sedan dess har Golf toppat den svenska statistiken vid enskilda månader, senast i februari detta år.



Idag är det svårt att hitta välbevarade exemplar av de första årsmodellerna Golf GTI. De få som finns kvar i originalskick har blivit samlarbilar.

Redan ett år innan prototyptillverkningen hade börjat så inleddes arbetet med en sportigare version, det som skulle bli Golf GTI. Det går faktiskt att sätta ett exakt datum för idén, då testingenjören Alfons Löwenberg 18 mars 1973 skickade ett pm om detta till några av sina kollegor.

Alfons Löwenberg hade noterat att den sportiga specialmodellen av VW Typ 1, "Gelb-Schwarzer Renner", hade sålt långt över förväntan samma år. Och nog borde det gå att göra något liknande med den blivande Golfen, föreslog Löwenberg. Flera av kollegorna var dock skeptiska, speciellt med tanke på att utvecklingen av Golf sprängt alla ekonomiska ramar och Volkswagen verkligen inte hade råd med några specialmodeller.

Men tillräckligt många tände på idéerna, ingenjörerna jobbade på kvällstid och några prototypvagnar byggdes. Idag känns Golf GTI och liknande modeller helt naturliga men då, i början av 70-talet, var det något nytt att erbjuda en motorstark sportmodell i ett praktiskt format – och till ett relativt lågt pris.

VW-ledningen satte under våren 1975 sin ok-stämpel på GTI-projektet och sedan var det full fart på arbetet. Tillsammans med Audi utvecklades en modern 1,6-liters fyra med bränsle-insprutning och 110 hk. Nya testchefen Herbert Schuster såg till att Golf GTI fick ett påkostat chassi med kränghämmare både fram och bak. Chefsdesigner Herbert Schäfer tog fram special-detaljerna som gjorde att man genast kände igen GTI-modellen, till exempel det röda strecket i grillen, växelspaksknoppen som såg ut som en golfboll, de svarta skärmkanterna, med mera.

Premiärvisningen av första Volkswagen Golf GTI skedde 11 september 1975. Självförtroendet var det inget fel på och nya Golf GTI marknadsfördes som "Den snabbaste Volkswagen någon-sin", vilket var helt korrekt. 0–100 km/h gick på svindlande nio sekunder och där låg många av dåtidens sportbilar i lä. Listpriset sattes till 13.000 D-mark, vilket var långt under andra bilar med motsvarande prestanda.

Entusiasmen på Frankfurtsalongen var stor och på stående fot fick företagsledningen lova att bygga en liten specialserie på 5.000 Golf GTI. Leveranserna började under sommaren 1976 och succén var given, även om man var tvungen att höja priset till 13.800 mark.

Första årsmodellen av Golf GTI sålde i 50.000 exemplar och resten är historia, som det brukar heta. Under de 40 år som gått har det sålts cirka två miljoner Golf GTI.





Volkswagens Scirocco 1974, ritades parallellt med Golf.



Audi 100 GL från 1973, det är inte svårt att se var Volkswagen fick inspiration från när de gjorde första generationen Passat.



[Här är hela historien om Ferdinand Porsche – ett geni inom bilindustrin]



[Volkswagen Folkvagn fyller 70 år – produktionen startade i december 1945]



[De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 51–75]



De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 26–50



De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 25–1



När Audi Quattro blev sportbil



Krigsjeepen Willys MB är en ikon – men den hette inte Jeep



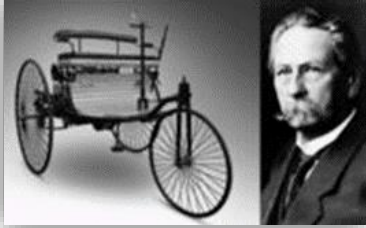
Vi avslöjar 10 myter om bilar som inte är sanna



Mercedes Sauber C291 1991 – misslyckad men med underbar V12-sång



[Volvo fyller 89 år – men är egentligen 101 år gammalt]



[Bilen fyller 130 år – Carl Benz fick sitt patent 29 januari 1886]



[Dieselmotorns födelsedag 10 augusti – fyller 122 år]



[Ny dokumentär om Steve McQueen: ”Han var besatt av Le Mans”]



[Hitlers dröm: Mercedes bortglömda superbil skulle klara 750 km/h]



[Henry Ford skapade den moderna bilindustrin – men är motsatsernas man]

Klassiker

12. Grattis Cadillac Seville!

Publicerad 2 april **2009**

Text Carl Legelius

I dag när Gudmund och Ingemund har namnsdag passar vi på att hylla Seville!



Näst finast i Cadillacs värld var Seville. På förstaplats låg förstås Eldorado, senare Deville. Men Seville introducerades på marknaden som ett förstärkningsnamn till Eldorado convertible - fast med hardtop, 1956. Eldorado Seville fanns till och med 1960 års modell.

I namnet fanns en koppling till Deville (stad på franska) och det är också namnet på den spanska staden Sevilla.

Efter 1950-talet låg beteckningen i träda till 1975 då de plockades fram för att skapa en modell för att möta importerade lyxbilar som BMW och Mercedes.

En ny midsize lyxbil skulle det bli och man tänkte sig först att bygga på chassit från Opel Diplomat, men kostnadsskäl gjorde att GM till slut valde den så kallade X-car plattformen som också stod som grund för Chevrolet Nova.

När Cadillacs tekniker var färdiga var plattformen så pass förändrad att man döpte om den till K-body. ändå måste tilltaget varit en smula generande för märket. Att basera en lyxbil på en simpel folkbil... vilket den riktigt kunnige avslöjade genom att räkna antalet hjulbultar och deras indelning. Detta ändrades dock på senare årsmodeller.

Seville var bantad 450 kg jämför med Deville vilket gjorde underverk för manövrering och parkering. Modellen blev en försäljningssuccé direkt och för att vara säkra på att leverera rätt kvalitet från början, med en grundlig inkörning av produktionen, var de 2 000 första tillverkade bilarna helt identiskt utrustade och lackerade i silver.

Seville var traditionellt bakhjulsdriven och under huven satt en bränselinsprutad 350 V8 vilket gjorde att Cadillac prestandamässigt kunde mäta sig med konkurrenterna. Dieseln var hemsk och opålitlig.

2 653 Cadillac Seville av den första generationen byggdes i Iran!



Eldorado Seville 1956

1980 kom nästa generation Seville. Nu blev det riktigt fränt och då tänker vi inte i första hand på framhjulsdriften - med tvärställd V8.

Vi kan kan här och nu erbjuda specialplats på 2009 års Träffpunkt 80 till den som glider in i den sköna 80-talsvarianten av Seville. Med ryggsäck!

Riktigt så marknadsförde GM inte denna nyuppfunna designfiness som sedan dess inte setts till. Formgivarna lät sig inspireras av 1930- talskarossernas avslut med ett "vidhängande" bagageutrymme och man tänkte sig att just detta skulle ge Cadillac extra elegans. Det var bara det att linjerna på 1980-talsvis skulle vara linjalraka...

1981 kom en annan finess som inte låtit tala om sig så värst mycket sedan dess även om idén blivit möjlig att genomföra i vår tid tack vare förfinad motorstyrningsteknik. Finessen benämndes V8-6-4. För att spara på dropparna stängdes två eller fyra cylindrar av vid olika belastning. Motorljudet varierade därefter och de stackars kolvarna som ändå var i arbete fick slita desto mer när kompisarna i loppen intill tog sig en lur.

De veliga V8-orna ersattes av hopplösa 4,1-litersmaskiner för att möta nya tuffa bränsle och utsläppskrav men det var en manöver ur askan i elden. Något bättre blev det mot slutet när även Buicks V6 fanns att få, men då var det adjö med alla anspråk på prestanda.

1986 kom generation tre och den som betraktar Cadillac som något kofösarkonservativt fick ånyo lära om. Seville var alltjämnt framhjulsdriven med V8. Karossen var kantig och lite rundad på samma gång. För att verkligen försäkra sig om att modellen skulle bli svårsåld och hopplös men rolig så här i efterhand fyllde GM bilen med det allra senaste i form av elektroniska finesser, inte minst vad gäller instrumenteringen. Man hade fått in massor av knowhow i huset efter att ha köpt Hughes Electronics som utvecklat spion- och kommunikationssatelliter. Den tredje generationen producerades till 1991.

1992 kom den generation som fortfarande ser riktigt bra ut. Ordning på linjerna och framhjulsdrift, klart bättre motorer, inte minst den smått legendariska Northstar-V8:an. Cadillacs första riktigt värdiga återkomst till Europa. Seville fanns i språkreseversionen STS (Seville Touring Sedan) och SLS (Seville Luxury Sedan).

Även följande generation 1998 sträcktes axelavståndet ut. Seville hade sedan tidigare ett småsyskon i form av Catera.

Seville 1979

Seville byggde på en modifierad K-plattform som i sig var baserad på G-plattformen, jänkarna älskar sina byggsatslådor. Fortfarande höll man fast vid det coola konceptet med tvärställd V8 och framhjulsdrift.

Som en sista värdig finess innan modellen lades ner introducerades 2003 Magna-ride, stöt-dämpare som verkade med magnetiskt pulver och som blixtsnabbt kunde ställa om i hårdhet genom att pulvret fick sig en dos ström eller inte.

En snygg sorti för en modell som var traditionellt amerikansk i många avseendet men också tekniskt drivande, ibland bara härligt skruvad.



Seville med ryggsäck 1980

Seville 1987

Seville STS 1992

Seville STS 2003



Seville 2004



13. F1-föraren Valtteri Bottas förklarar – så funkar F1-ratten

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-03-29, 12:26

Det kryllar av knappar på en F1-ratt och vid en första anblick kan det se omöjligt att lära sig vad var och en av dessa kontrollerar. Men det ingår ju i jobbet som F1-förare att kunna dessa, såklart.



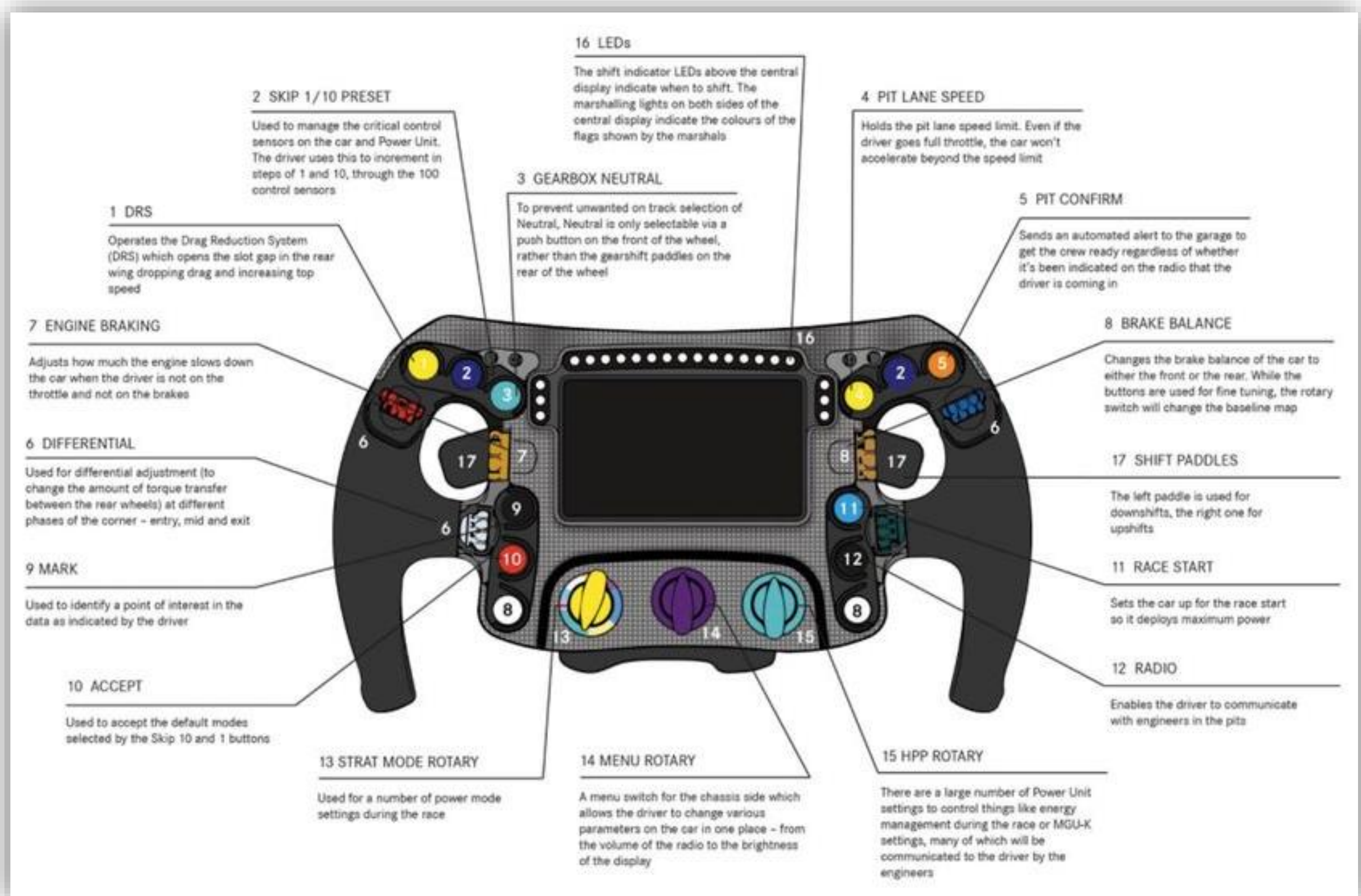
Men vi som bara ser på F1 och förundras över förarnas skicklighet har nu chansen att lära oss också vi. Här under finns en bild på Mercedes-AMG:s ratt för säsongen 2019 med en kort förklaring till vad varje knapp och vred kontrollerar och styr.

Exempelvis finns ett vred för att ställa hur mycket vridmoment som diffen ska ge varje bakhjul. På det sättet kan föraren justera detta mitt i kurvan för att optimera greppen in i böj, mitt i böj och ut ur böj.

En annan mycket användbar knapp är den för "Pit lane speed". Om föraren håller den intryckt så går inte bilen fortare än den för depån tillåtna hastigheten – oavsett om föraren håller full gas.

Alla rattar utvecklas tillsammans med föraren som ska använda den och handtagen är formgjutna efter dennes händer. Det är förstås inte gratis att utveckla en ratt av det här slaget och det pratas ofta om priser i storleksordningen en halv miljon per ratt. Våldsamt mycket pengar såklart, men ingen har heller påstått att det skulle vara billigt att syssla med Formel 1.

Vill du får en ordentlig genomgång av ratten föreslår jag att du kikar på klippet nedan där Mercedes-AMG föraren Valtteri Bottas går igenom sitt styrdon.





FILM: https://youtu.be/OX58IkeSl4c

[Felleverans: Fick koppling till Formel 1-bil]()

[40 år efter Monza-kraschen: Marcus Ericsson om sin stora förebild Ronnie Peterson]()

[Nu börjar F1-säsongen – här är allt du behöver veta]()

SLUT